船舶インシデント調査報告書

平成２６年６月５日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決
委　　員　　横　山　鐵　男（部会長）
委　　員　　庄　司　邦　昭
委　　員　　根　本　美　奈

インシデント種類	座洲
発生日時	平成２６年１月１９日　０８時３５分ごろ
発生場所	三重県四日市港の第３区霞ケ浦 四日市港管理組合霞ケ浦第１号導灯（後灯）から真方位２６８°１，７１０m付近 （概位　北緯３４°５９．３′　東経１３６°３９．０′）
インシデント調査の経過	平成２６年１月２０日、本インシデントの調査を担当する主管調査官（横浜事務所）ほか１人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 Ｌ×Ｂ×Ｄ、船質 機関、出力、進水等	 油タンカー　昇平（しょうへい）丸、１９９トン １３２３０１、大島海運株式会社 ４４．００m（Lr）×８．００m×３．４０m、鋼 ディーゼル機関、６２５kW、平成４年１２月
乗組員等に関する情報	船長　男性　６４歳 四級海技士（航海） 免　許　年　月　日　昭和４７年1月２８日 免状交付年月日　平成２１年3月２３日 免状有効期間満了日　平成２６年４月２日 機関長　男性　５７歳 四級海技士（機関） 免　許　年　月　日　昭和５３年1月２０日 免状交付年月日　平成２３年１１月9日 免状有効期間満了日　平成２８年１２月５日
死傷者等	なし
損傷	なし
インシデントの経過	本船は、船長及び機関長ほか１人が乗り組み、船尾着けしていた係留場所から積地に向かうため、船長が、操舵室で操舵スタンドの前に立ち、船尾係留索を外すように指示を行い、係留索が放された後、錨を巻き揚げながら、四日市港の第３区霞ケ浦霞西１号桟橋を離岸した。 船長は、揚錨機の負荷を軽減するため、主機操縦ハンドルを前進側へ倒し、約１ノットの速力となったので、対岸との距離約１００mの

	所において、主機操縦ハンドルを中立位置に戻してクラッチを切った。 　船長は、対岸に約５０ｍまで接近した所において、前進推力を得るため、主機操縦ハンドルを前進側へ倒し、対岸に約２５ｍまで接近したので、主機操縦ハンドルを中立位置へ戻したが、前後進切替弁レバーが切り替わらなかった。 　船長は、クラッチに異常が発生した旨を船外マイクにより、前部甲板で甲板作業をしていた機関長へ伝えた。 　本船は、平成２６年１月１９日０８時３５分ごろ係留場所の対岸へ船首が乗り揚げた。 　機関長は、機関室へ行き、主機の燃料ハンドルを停止位置へ操作して主機を停止した。 　船長は、事態の発生を運航会社へ報告した。 　本船は、自力離洲が困難であり、１８時１５分ごろ来援したえい船に乗揚場所から引き離された。
気象・海象	気象：天気　晴れ、風向　北西、風速　約7m/s、視界　良好 海象：海上　平穏、潮汐　ほぼ満潮時、潮高　約２００cm（四日市港）
その他の事項	本船は、主機操縦ハンドルを前進位置に操作すれば、ハンドル内部に取り付けられた前進側リミットスイッチが作動し、操縦盤内部に組み込まれた前進用電磁弁が励磁され、同電磁弁が作動することにより、逆転減速機に取り付けられた前後進切替用三位置シリンダ（以下「本件シリンダ」という。）の前進側ポートへ操縦空気が供給され、逆転減速機の前後進切替弁レバーを切り替えていた。 　また、本船は、主機操縦ハンドルが中立位置にある場合、前進側リミットスイッチが作動しないため、前進用電磁弁が消磁されて本件シリンダの前進側ポートの操縦空気が排出され、本件シリンダ中央の操縦空気により、本件シリンダが中立位置になり、逆転減速機の前後進切替弁レバーを中立位置に切り替えていた。 　逆転減速機は、前後進切替弁レバーの作動により、内部の前進用又は後進用のクラッチを嵌（かん）脱させ、推進軸を前進、中立又は後進に切り替えることができる構造となっていた。 　本船は、平成２３年８月２６日の第１種中間検査受検時、遠隔操縦装置の効力試験が行われ、異常は認められなかった。 　本船は、空船であり、本インシデント時の喫水は、船首約０．７ｍ及び船尾約２．５ｍであった。 　海図によれば、本インシデント発生場所付近の水深は０．２ｍ、底質は泥である。
分析	
乗組員等の関与	あり

船体・機関等の関与	あり
気象・海象の関与	なし
判明した事項の解析	本船は、四日市港の第３区霞ケ浦霞西１号桟橋から離岸して前進中、船長が主機操縦ハンドルを中立位置へ操作したものの、逆転減速機の前後進切替弁レバーが前進位置から中立位置へ切り替わらなかったことから、前進を続け、係留していた場所の対岸に船首が乗り揚げたものと考えられる。 本船は、主機操縦ハンドルを中立位置に戻したものの、本件シリンダの前進側ポートの操縦空気が排出されず、本件シリンダ中央の操縦空気により、本件シリンダが中立位置にならなかったことから、逆転減速機の前後進切替弁レバーが前進位置から中立位置へ切り替わらなかった可能性があると考えられるが、その状況を明らかにすることはできなかった。
原因	本インシデントは、本船が、四日市港の第３区霞ケ浦霞西１号桟橋から離岸して前進中、船長が主機操縦ハンドルを中立位置へ操作したものの、逆転減速機の前後進切替弁レバーが前進位置から中立位置へ切り替わらなかったため、前進を続け、係留していた場所の対岸に船首が乗り揚げたことにより発生したものと考えられる。
参考	運航会社は、本インシデント後、次の事故防止策を講じた。 ・所属船に対し、主機始動前、遠隔操縦装置の作動点検を行い、異常の有無を確認することを指導した。 ・所属船に対し、事故概要及び事故防止策について、文書で周知した。 今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。 ・遠隔操縦装置の保守管理については、取扱説明書に記載された整備点検基準に基づいて行うこと。